



**TIEHALLINTO**



**Kirjasto**

## Uudenmaan tiepiiri

# Toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2002 - 2005

Toiminta- ja taloussuunnitelmassa (TTS) on kuvattu Uudenmaan tiepiirin toimintaympäristöä ja tienpidon painotuksia. Uudenmaan tiepiiri toimii Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntaliittojen alueella. Keskiaukeamalla olevaan karttaan on koottu tulevan TTS kauden 2002–2005 hankkeet.

Tiepiiri kohdentaa rajalliset resurssit mahdollisimman tehokkaasti, mutta nykyisellä rahoituksella yhteiskunnan odotukset ovat paljon suuremmat kuin mihin tiepiiri pystyy vastaamaan. Sidosryhmien viestit odotuksistaan ovat kuitenkin tärkeitä ja ne otetaan huomioon mahdollisuuksien mukaan. Tiepiiri ottaa huomioon niin ikään tiepoliittiset näkökohdat, jotka on määritelty tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön ja Tiehallinnon toiminta- ja taloussuunnitelmissa sekä pitkäjänteisen linjauksissa.

Talouden ja väestön keskittyminen Helsingin talousalueelle kasvattaa liikenteen kysyntää merkittävästi. Vaikka tiepiirin alueelle valmistuu jatkuvasti liikenteen sujuvuutta parantavia tiehankkeita, ei ruuhkautuvien teiden määrää saada vähenemään. Panostukset liikenneinfrastruktuuriin ovat riittämättömiä liikenteen kysynnän kasvaessa, jolloin toiminnalla ei saavuteta haluttua vaikutusta. Tieverkon palvelutason lasku joudutaan ruuhkatunteina hyväksymään.

Pääteiden kunto tiepiirin alueella pidetään hyvänä. Sitä vastoin alemmipolukaisen tieverkon kuntotasosta joudutaan tinkimään, jolloin se ei vastaa sille asetettuja laatutavoitteita.

### Painopistealueet

Tienpidon rahoitustaso ja kustannustason nousu edellyttävät entistä tarkempaa tienpidon ohjelmointia ja painopistealueiden määrittelyä. Ohjelmakauden tärkeimmiksi painopistealueiksi ovat nousseet tiestön päivittäisen liikennöitävyyden turvaaminen, tieverkon kunnon säilyttäminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen.

Muina painopistealueina ovat kevyen liikenteen aseman parantaminen, joukkoliikenteen ja elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuus sekä ympäristöhaittojen torjunta.

Piirissä on käynnistetty kuluvan vuoden aikana pitkän tähtäyksen suunnitelman (PTS) laadinta ja suunnitelma valmistuu vuoden 2002 aikana. Painotuksia tullaan seuraavissa toiminta- ja taloussuunnitelmissa tarkistamaan tuon vuoteen 2015 ulottuvan selvityksen pohjalta.

### Liikennöitävyys turvataan ja tieverkon kunto säilytetään

Tiestön päivittäinen liikennöitävyys varmistetaan hoidon toimenpiteillä kaikkina vuoden ja vuorokauden aikoina. Talvihoidon tasolla on merkittävä vaikutus liikenteen sujuvuuden lisäksi liikenneturvallisuuteen ja elinkeinoelämän kuljetusten toimintavarmuuteen. Uudenmaan tiepiirin perustienpidon rahoituksesta hoidon osuus on noin kolmannes.

Talvihoidon laatutaso määräytyy valtakunnallisesti yhtenäisin perustein tien hallinnollisen luokan ja liikennemäärän perusteella. Eräille valtakunnallisesti tärkeille tieosuuksille Uudenmaan tiepiiri on asettanut ohjeita tiukemmat hoidon tasovaatimukset. Sorateiden hoidon tasolla vaikutetaan alemman tiestön liikennöitävyyteen. Nämä tiet ovat vähäliikenteisiä, mutta tärkeitä yhteyksiä maa- ja metsätaloudelle.

Ylläpito- korvaus- ja laajennusinvestoinneilla säilytetään teiden rakenteellinen kunto ja parannetaan tiestöä muuttuvien vaatimusten mukaisesti. Tienkäyttäjien kokemaan ajomukavuuteen vaikuttaa tiestön pintarakenteen ylläpidon laatutaso.

Kerätyn asiakaspalautteen perusteella tienkäyttäjät ovat tyytyväisiä pääteiden kuntoon ja liikenteen sujuvuuteen. Kriittikiä esitetään alemman tieverkon kunnosta ja talvihoidon tasosta. Suunnitelmakaudella määritellään uudelleen vähäliikenteisten teiden kunnon ja hoidon vähimmäistaso ottaen huomioon käytettävissä olevat resurssit.

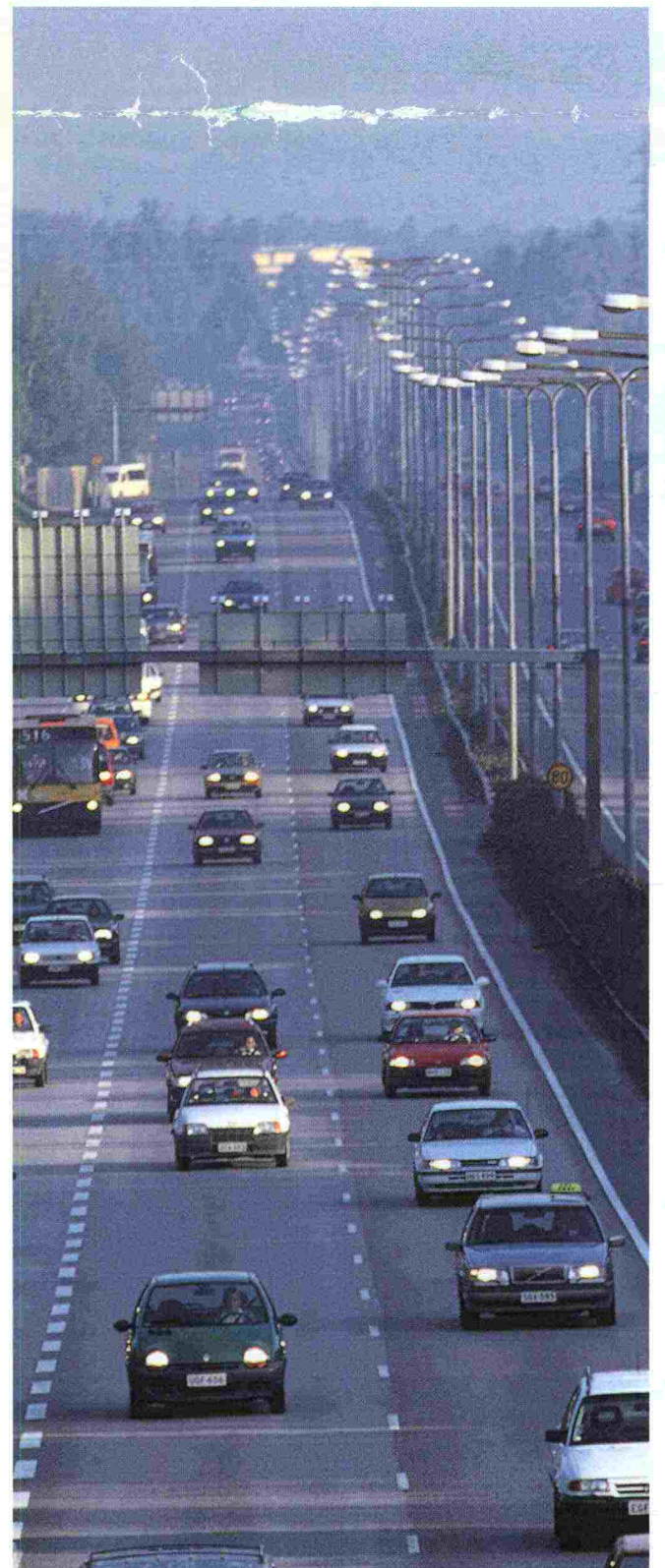
### Liikenneturvallisuuden painoarvo kasvaa

LVM:n liikenneturvallisuussuunnitelmassa on kuvattu Suomen liikenneturvallisuusvisio:

*Liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. Periaatteessa tämä on täysin sama asia kuin Ruotsin kuuluisa Nollavisio.*

Tiepiirillä on oma liikenneturvallisuusstrategiaa toteuttava toimenpideohjelma "Uudenmaan tiepiirin liikenneturvallisuusohjelma 2005", jonka mukaisesti investoinnit suunnataan kustannustehokkuuden perusteella pääteille ja taajamiin.

Uudenmaan tiepiirin erityisinä ongelmakohtina tulevat edelleen olemaan taajamateiden lisäksi pääkaupunkiseudun kehätiet ja moottoritiet. Korkeiden nopeuksien ja jatkuvasti kasvavien suurten liikennemäärien takia onnettomuustiheydet ovat Uudenmaan pääväylillä korkeammat kuin muun Suomen tiepiirien vastaavilla teillä. Taloudellisten resurssien pienentyessä mahdolliset keinot liikenneturvallisuustyössä ovat varsin rajallisia ja liikennepoliittisesti vaikeita.





## Tiehallinto vastaa tienpidosta

Organisaatioiden rakenteet, tehtävät ja tavoitteet muuttuvat yhteiskunnan tarpeiden ja toimintaympäristön muutosten seurauksena. Tielaitoksen yli 200-vuotinen historia on hyvä esimerkki muutoksista, joihin organisaatio mukautuu pysyäkseen alansa kehityksen kärjessä. Vuoden 2001 alussa tienpidon historiassa kääntyi jälleen uusi sivu. Yleisistä teistä siihen asti vastuun kantanut Tielaitos lakkautettiin ja Tiehallinto sekä Tieliikelaitos aloittivat toimintansa.

Tiehallinto on valtion virasto, joka vastaa Suomen yleisistä teistä ja silloista sekä liikenteen turvallisesta sujumisesta kaikissa olosuhteissa. Alueellisesta tienpidosta vastaavat Tiehallinnon tiepiirit. Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntien alueella tätä tehtävää hoitaa Uudenmaan tiepiiri.

Uudenmaan tiepiiri vastaa alueellaan yleisten teiden ja tieliikenteen palveluiden ylläpidosta ja kehittämisestä asiakkaiden odotukset huomioiden. Tiepiiri huolehtii teiden päivittäisestä liikennekelpoisuudesta ja liikenneturvallisuudesta. Tieverkon rappeutumisen ehkäiseminen sekä liikenneolojen kehittäminen ovat myös tiepiirin tärkeitä tehtäviä.

Uudenmaan tiepiiri on julkaissut vuoden alussa palvelusitoumuksen. Siinä kerrotaan tienkäyttäjille ja muille asiakkaille, mitä he voivat odottaa tiepiiriltä päivittäiseen tienkäyttöön ja yhteydenpitoon liittyvissä asioissa.

## Avoimeen kilpailuun vaiheittain

Tieverkon suunnittelu, rakentaminen ja hoito avautuu kilpailuun asteittain. Tämä tarkoittaa sitä, että siirtymäaikana osa töistä toteutetaan neuvottelu-urakoina Tieliikelaitoksen kanssa. Rakennustöiden osalta kilpailu avautuu täydellisesti vuonna 2003 ja suunnittelu- ja hoitotöiden osalta kaksi vuotta myöhemmin. Tiepiiri ostaa suunnittelun, rakentamiseen sekä hoitoon liittyvät työt alan yrityksiltä.

## Rahoituksen kehitys

Viime vuosikymmenen alkupuolen 40 prosentin leikkauksen jälkeen määrärahat ovat pysyneet noin 600 Mmk:n tasolla. Vuoteen 1999 saakka tierakentamisen kustannustaso pysyikin vakaana. Vuoden 2000 aikana kuitenkin erityisesti raakaöljyn hinnan nousu ja sen vaikutus päällystystöiden hintoihin on nostanut tierakentamisen kustannustasoa merkittävästi. Tierakentamisenkin kustannustasoa kuvaava maarakennuskustannusindeksi kohoisi vuoden aikana 7,1 % ja tiepiirin toiminnassa tärkeä päällystystöiden osaindeksi peräti 13,9 %. Ministeriön rahoituslaskelmissa ei tätä vuonna 2000 alkanutta kustannustason nousua ole vielä huomioitu.

## Asiakastyytyväisyydestä hyvä arvosana

Tiehallinnossa asiakastyytyväisyyttä on viime vuosina seurattu säännöllisesti palvelutasotutkimuksilla. Viimeimmän tutkimuksen mukaan oltiin Uudenmaan tiepiirin alueella hieman tyytyväisempiä tiestön palvelutasoon kuin maassa keskimäärin. Ero muuhun maahan selittyi lähinnä sillä, että piirin alueella ei oltu niin tyytymättömiä teiden kuntoon alemmalla tieverkolla ja sorateillä. Toisaalta, kun muualla maassa oltiin liikenteen sujuvuuteen tyytyväisiä, tiepiirin alueella etenkin työmatkaliikenteen sujuvuus koettiin ongelmalliseksi. Myös asetettaessa Tiehallinnon tehtäviä tärkeysjärjestykseen korostui liikenteen sujuvuudesta vastaaminen muuta maata enemmän.



Tiejohtaja Matti-Pekka Rasilainen

## Joukkoliikenteen sujuvuus ja kevyen liikenteen olosuhteet

Joukkoliikennejärjestelmän toimivuus on olennaisessa osassa koko pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän toimivuudessa. Linja-autoliikenteen sujuvuuden varmistamiseksi erilaiset joukkoliikenne-etuisuudet ovat ensiarvoisen tärkeitä. Liikennejärjestelmän osien yhteensovittamiseksi kehitetään myös vaihtoyhteyksiä ja reaaliaikaista informaatiota. Vuonna 2001 valmistuu tiepiirin laajui-nen joukkoliikenteen tarveselvitys, jossa täsmentyy investitarpeet.

Kevyen liikenteen verkoston liikennöitävyys vaatii tarkoituksenmukaisen päivittäisen hoidon lisäksi yhteyspuut-teiden poistamista sekä laatutason nostoa. Pääkaupunkiseudulle on vuonna 1999 laadittu pyöräilyn ja jalankulun kehittämisohjelma, jonka mukaan olosuhteita kehitetään. Painopiste on kevyen liikenteen kulkumuoto-osuutta ja liikenneturvallisuutta parantavissa hankkeissa.

## Elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuus

Pääkaupunkiseudusta on muodostunut maamme tärkein taloudellisen kasvun keskus. Liikenteen ja kuljetusten yhteiskuntataloudellisten kustannusten minimoiminen on tärkeiden kansainvälisten ja kotimaisten yhteyksien solmukohtana toimivalla pääkaupunkiseudulla tärkeimpiä päätavoitteista. Ongelmat painottuvat pääkaupunkiseudun kehä- ja sisään tuloteille. Tiepiiri suuntaa suunnitelmakaudella tienpidon investointeja ruuhkautuville tieosille. Paras tulos saadaan tieverkon kehittämishankkeiden toteuttamisten myötä.

Huonokuntoisten teiden rakenteiden parantamista on kii-rehditty elinkeinoelämän kuljetustarpeiden perusteella erityisesti alemmalla tieverkolla. Määrärahojen niukkuudesta johtuen investoinnit ovat olleet yleensä tarvetta vähäisemmät. Päätieverkolla sujuvuus on kyetty hoitamaan kunnossapidon keinoin hyvin vielä nykyisellä rahoituksellakin.

## Ympäristöhaittojen torjunta

Tienpito ja tieliikenne vaikuttavat pohjaveteen, ympäristöön, luontoon, ilman laatuun ja ihmisten viihtymiseen. Tiepiirin tavoitteena on ympäristöhaittojen vähentäminen ja ennaltaehkäisy sekä ratkaisujen hyvä sopeuttaminen ympäristöön. Tiepiirin ympäristöohjelma laadittiin vuonna 1995 ja ympäristöön liittyvät toimintalinjat tarkistetaan tiepiirin pitkän ajanjakson suunnitelmassa.

Ympäristövaikutukset selvitetään merkittävässä hankkeissa yleissuunnitelmavaiheessa ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä. Pienten hankkeiden ympäristövaikutukset selvitetään osana suunnitteluprosessia. Tienpito-toiminnalle asetetaan määrälliset tavoitteet tiesuolan käytölle sekä pohjavedensuojausten ja meluntorjunnan rakentamiselle. Liikenne- ja viestintäministeriö ja Tiehallinnon keskushallinto asettavat pohjaveden suojauksen meluhaittojen torjunnan edelle. Ympäristöhaittojen vähentämiseen ja ehkäisyyn vaikutetaan hankintamenettelyillä, tuotteiden ja työtapojen laatuvaatimuksilla sekä tuottajien laatu järjestelmien auditoinnilla.

Kiireelliseksi luokiteltuja pohjaveden suojauskohteita on 33 kappaletta, joiden pituus on yhteensä 100 tiekilometriä. Nykyisellä rahoitustasolla voitaneen kiireellisistä kohteista toteuttaa suunnitelmakauden aikana vain 10 - 20 %. Yleisten teiden liikenteen aiheuttamalle yli 55 desibelin melulle altistuu pääteiden varrella pääkaupunkiseudulla n. 68000 henkilöä ja pääkaupunkiseudun ulkopuolella n. 20000 henkeä. Ympäristötavoitteiden painotusten ja tilanahtauden vuoksi meluesteitä pystytään toteuttamaan pääasiassa vain tierakennushankkeiden yhteydessä. Erilisiä meluntorjuntakohteita pystytään rakentamaan vain rajoitetusti, jos tiepiirille ei osoiteta erillistä rahoitusta ky-seiseen tarkoitukseen.





## Toimintaympäristö

Liikenneinfrastruktuurin kehittäminen on uusien haasteiden edessä väestön ja talouden keskittyessä Uudenmaan tiepiiriin alueelle.

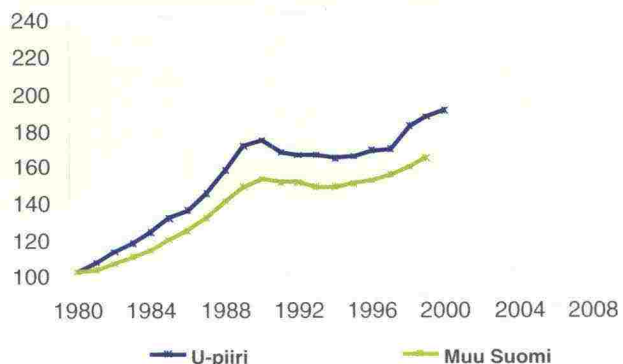
Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntien väkiluku on viimeisen 20 vuoden aikana kasvanut neljänneksellä eli 280 000 asukkaalla, kun koko maan väkiluku on kasvanut keskimäärin vain muutamalla prosentilla. Kun pääkaupunkiseudulla väkiluku kasvoi tuona aikana noin neljänneksellä lisääntyi se Helsingin seutukunnan muissa kunnissa, pääkaupunkiseudun pendelöintialueella, jopa 38 prosentilla. Merkittäviä kasvuseutuja ovat myös Lohjan ja Porvoon seutukunnat, joissa väkiluku kasvoi yli 20 prosentilla. Myös tulevaisuudessa kasvupaineet kohdistuvat näille alueille.

Helsingin seutu, johon kuuluu Helsingin, Espoon, Kauniainen ja Vantaan lisäksi kahdeksan kehyskuntaa, muodostaa nyt lähes 1,2 miljoonan asukkaan suurkaupunkiseudun. Seuraavan 25 vuoden aikana alueen väestön ennustetaan kasvavan vielä 180 000 - 300 000 asukkaalla.

Asukasmäärän kasvu pääkaupunkiseudun laajalla pendelöintialueella lisää liikenteen kysyntää. Vuosituhannen vaihteessa sukkulioijia tältä alueelta pääkaupunkiseudulle arvioitiin olleen 95 000 henkilöä päivittäin. Suurkaupunkiseutua ja sen vaikutusalueita kehitettäessä ei tule unohtaa liikenneinfrastruktuurin toimivuuden merkitystä. Myös maakuntien reuna-alueiden tieverkon kunto tulee turvata.

Liikenteen kasvaessa palvelutasoltaan heikot välit ruuhkautuvat entisestään. Tiepiiriin mahdollisuudet vaikuttaa kehitykseen on nykyisellään vähäiset. Palvelutason lasku vaikuttaa matka-aikojen ennustettavuuden heikkeneemiseen ja pitenemiseen ruuhka-aikoina. Liikenteen kasvun ja ruuhkautumisen myötä lisääntyy ympäristöhaittojen määrät.

Liikennesuorituksen (autokm) kasvu ja kasvuennuste Uudenmaan tiepiiriin alueella ja muualla Suomessa (1980=100).



Liikenteen kasvuun on vaikuttanut alueen viimeaikainen taloudellinen kehitys. Helsingin talousalue tuottaa nykyisellään jo yli kolmasosan maan bruttokansantuotteesta. Pääkaupunkiseudulle on keskittynyt yhä enemmän kaupan ja liikenteen toimialan varastoinnin, huollon ja jakelun toimipisteitä. Logistista asemaa lisäävät huomattavasti maamme tärkeimmät kansainvälisen ilma- ja meriliikenteen solmukohdat. Keskittymisen myötä korostuu liikenteen sujuvuuden strateginen merkitys elinkeinoelämälle.

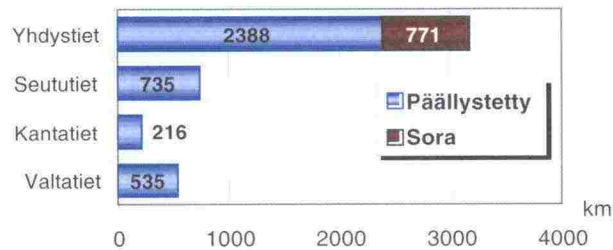
Riittävä asukastiheys mahdollistaa toimivan joukkoliikenteen järjestämisen. Alueelliset erot ovat merkittäviä. Helsingin alueella on lähes puolet asutuskunnista autottomia ja keskittyvät pääasiassa Kehä I:n sisäpuolelle ja rautatieyhteyksien varrelle, kun haja-asutusalueilla ollaan taas riippuvaisia henkilöautoista. Keski-Uudenmaan alueella henkilöautojen osuus tehdyistä matkoista on yli 50 %, kevyen liikenteen 40 % ja joukkoliikenteen vajaa 10 %. Tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta näillä alueilla. Keskimääräiset työssäkäyntietäisyydet ovat kasvaneet huomattavasti eli pitkien yli 20 kilometriä olevien työmatkojen osuus on kasvanut.

Pääkaupunkiseudun pendelöintialueella onkin monia kasvukuntia, joissa liikenteen infrastruktuuri on jäänyt selvästi jälkeen. Koko yhteiskuntarakenteen suunnittelu on kasvavan väestömäärän alueella vaativa tehtävä ja kuntien on otettava vastuuta myös kaavoituksen liikenteellisistä vaikutuksista ja kustannuksista.

## Uudenmaan tiepiiriin vastuulla on yli 4600 kilometriä yleisiä teitä

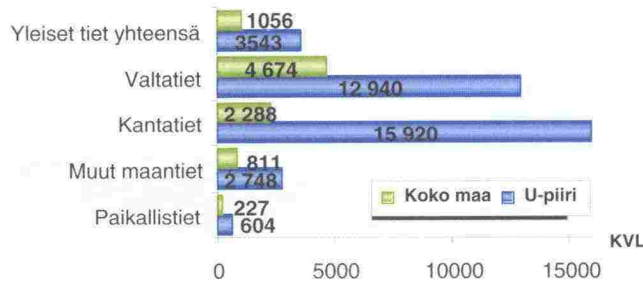
Tiepiiriin alueella on 4640 km:n yleisten teiden verkko. Teistä 1462 km eli vajaa kolmannes on valaistuja ja rinnakkainen kevyen liikenteen väylä on runsaalla 600 kilometrillä. Moottoriteitä on 224 km ja moottoriliikenneteitä 41 km.

Uudenmaan tiepiiriin yleisten teiden pituus tieluokan mukaan.

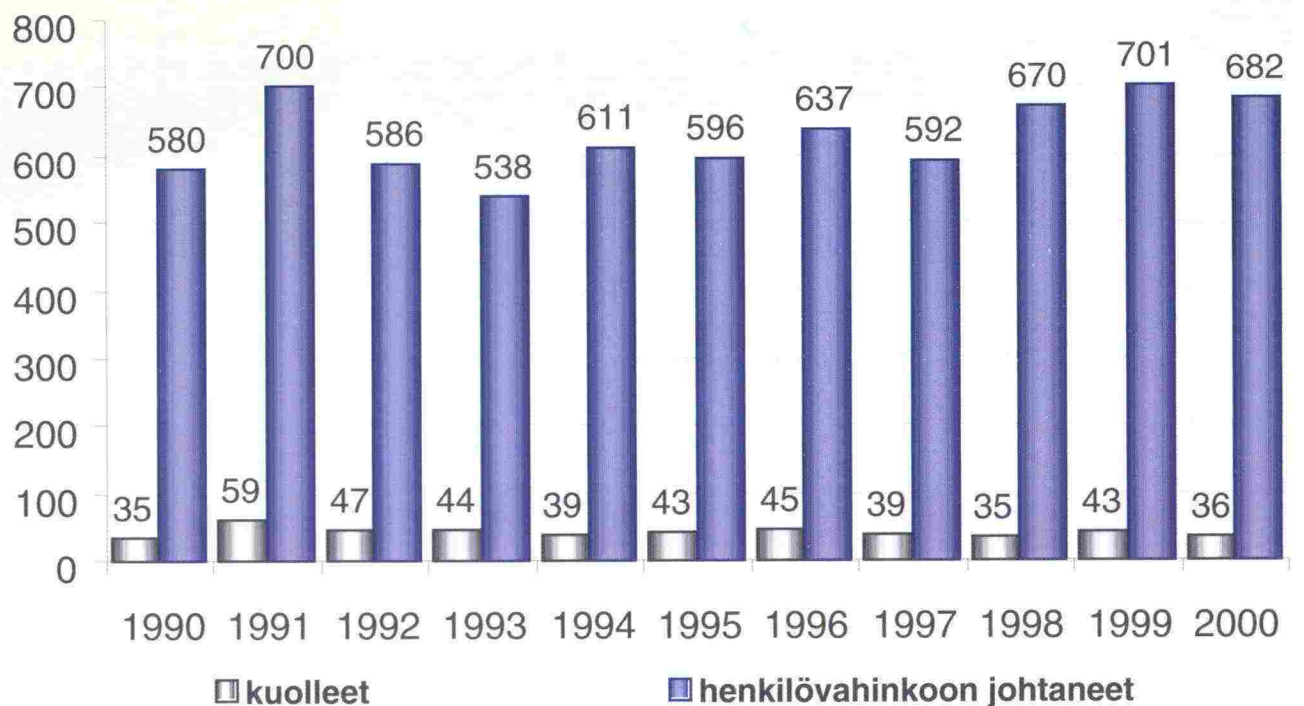


Tiepiiriin alueella ajoneuvoja liikkuu keskimäärin yli kolminkertainen määrä verrattuna maan keskiarvoon. Viikkain tie oli Kehä I (mt 101) välillä Hämeenlinnantie - Tuusulantie, jossa keskimäärin on 73 400 ajoneuvoa vuorokaudessa (KVL), arkisin 83 900 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Keskimääräinen vuorokausiliikenne



## Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien ja niissä kuolleiden määrä Uudenmaan tiepiiriin yleisillä teillä



## Henkilövahinko-onnettomuudet ja nopeusrajoitukset

Vuonna 2000 Suomen tieliikenteessä kuoli tilastokeskuksen ennakkotietojen mukaan aiempaa vähemmän eli 389 ihmistä. Näistä 272 kuoli yleisillä teillä. Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui 6 607, joista 2 881 yleisillä teillä. Uudenmaan tiepiiriin alueella tieliikenteessä kuoli 56 ihmistä, joista 36 yleisillä teillä. Tiepiiriin alueella tapahtui yhteensä 1 894 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista 682 sattui yleisillä teillä. Yleisillä teillä kuolleiden määrä oli 7 vähemmän kuin vuonna 1999. 1990-luvulla vain vuosina 1990 ja 1998 on kuolleita ollut vähemmän eli 35 ihmistä. Kuvassa on esitetty Uudenmaan tiepiiriin yleisillä teillä 1990-luvulla sattuneet henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet ja niissä kuolleet ihmiset.

## Tieverkon kunto

Uudenmaan tiepiiriin alueella oli vuoden vaihteessa huonokuntoisiksi luokiteltuja päällystettyjä yleisiä teitä kaikkiaan 533 km. Viikkaimmassa luokassa (KVL > 6000) vaurioituneita teitä oli noin 75 km eli 5 % kyseisen luokan tiepituudesta, kun vähäliikenteisistä teistä (KVL < 350) eri tavoin vaurioituneita oli noin 205 km eli 25 %. Päällystetyn tiestön kuntokuvaus perustuu tehtyihin mittauksiin ja kuntoennusteisiin.

Pitkän ajanjakson tavoitteena on tiestön optimikuntotila, jolloin tienpitäjän ja liikenteen yhteen lasketut kustannukset ovat pienimmillään. Viikkaiden teiden ongelma on päällysteen urautuminen, kun taas alemmalla verkolla tiet kärsivät tyypillisesti pintavaurio-ongelmista ja puutteellisesta kantavuudesta.

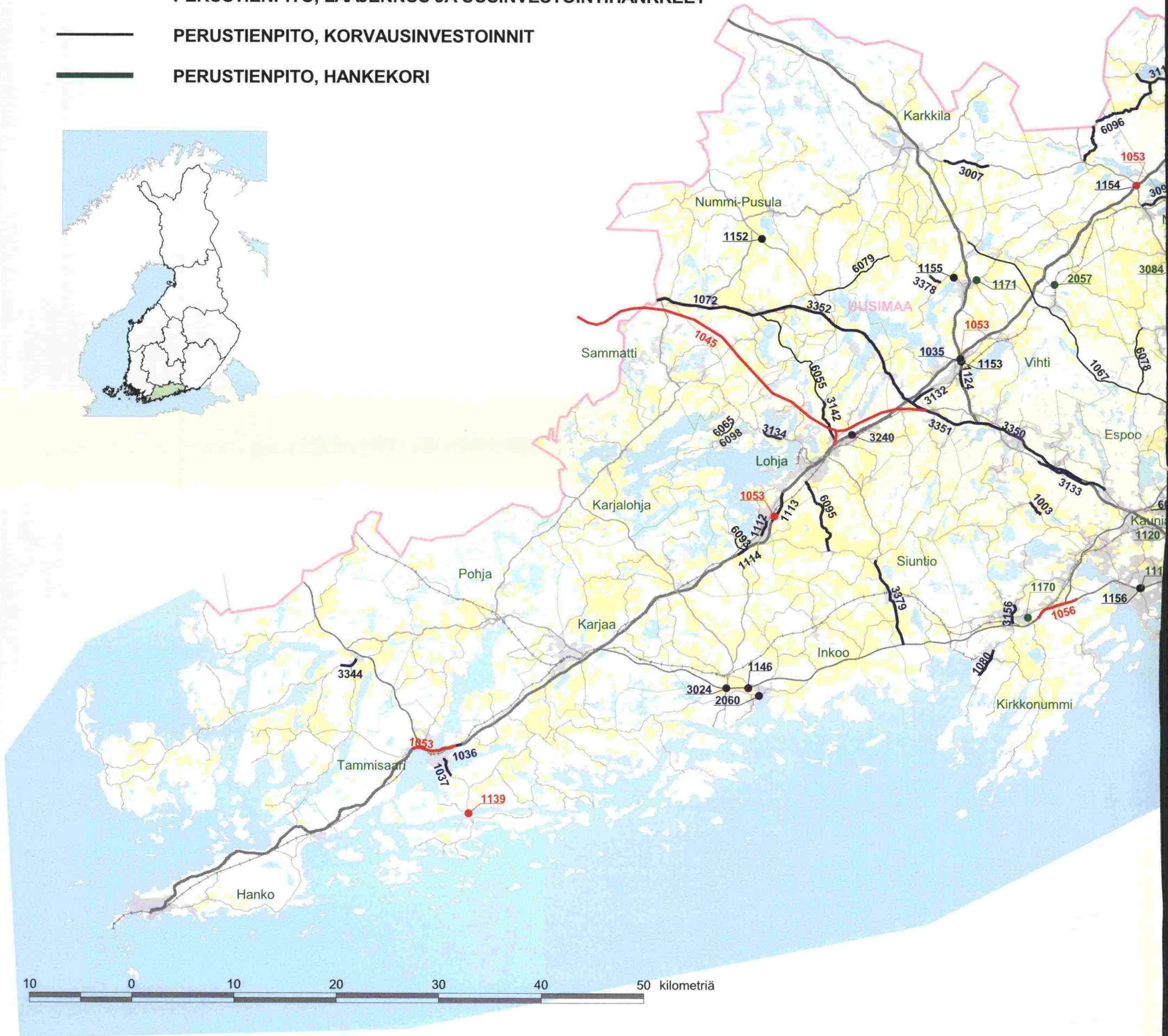
Uudenmaan tiepiiriin yleisillä teillä taajamien ulkopuolella nopeusrajoitusjärjestelmä muodostuu 80 km/t yleisrajoituksesta ja tiekohtaisista rajoituksista. Moottoriteillä rajoitus on 100 - 120 km/t ja muilla pääteillä yleensä 80 - 100 km/t. Taajamissa rajoitukset vaihtelevat välillä 30-60 km/t. Kesänopeuksia alemmat talvinopeusrajoitukset ovat voimassa suurella osalla pääteistä ja talvirajoituksilla arvioidaan Uudenmaan tiepiirissä säästettävän vuosittain noin 1-2 kuollutta ja 30 loukkaantunutta.



# UUDENMAAN TIEPIIRI

VUOSINA 2002 - 2005 ALKAVAKSI ESITETYT HANKKEET

- KOKONAISRAHOITUSHANKKEET
- PERUSTIENPITO, LAAJENNUS JA UUSINVESTOINTIHANKKEET
- PERUSTIENPITO, KORVAUSINVESTOINNIT
- PERUSTIENPITO, HANKEKORI



Kokonaisrahoitushankkeet, Hankekori

Nro	Nimi	Kunta	Milj. € Yhteensä	Milj. mk Yhteensä
Kokonaisrahoitushankkeet				
0025	Mt 100 Pasilanväylä / Hakamaentie	Helsinki	76,53	455,0
1005	Mt 101, Kehä I, Vti/Turunväylä-Leppävaara	Espoo	54,66	325,0
1040	Mt 103 Vuosaaren satamatie	Helsinki	58,87	350,0
1116	Pääkaupunkiseudun meluntorjuntahankkeet	Helsinki	11,77	70,0
1042	Kt 50 Kehä III Vantaankoski - Lentoasemantie	Vantaa	79,05	470,0
1056	Kt 51 Kirkkonummi - Kivenlahti, I - vaihe	Kirkkonummi	15,64	93,0
1062	Mt 101 Kehä I, Tapiola-Turunväylä	Espoo	28,59	170,0
1053	Vt 25 Päätieverkon eritasoliittymät	Tammisaari-Lohja	16,82	100,0
1064	Vt 3 välillä Haaga-Kehä III	Helsinki	27,75	165,0
1139	Mt 1002 Sköldön lossin korvaaminen sillalla	Tammisaari	7,32	43,5
1149	PKS:n lähialueitaajamien ohikulkut	Tiepiiri	23,55	140,0
1045	Vt 1 / E18 Lohjanharju-Muurila, U-piiri	Lohja	225,37	1 340,0
1125	Mt 101 Kehä I Keilaniemi, Turunväylä, Leppäva	Espoo	47,93	285,0

Perustienpito, Hankekori (ohjelmoimattomat hankkeet)

Nro	Nimi	Kunta	Milj. € Yhteensä	Milj. mk Yhteensä
3340	Mt 170 Kehä I-Riskutie välillä yleiseksi	Helsinki	2,42	14,4
1115	Lepsämäntien yt yleiseksi tieksi	Nurmijärvi	0,77	4,6
1119	Mt 140 Jokiniementie - Mt 1375 liitt.parant	Vantaa	0,81	4,8
1120	Mt 114 Kauniaistentien (Bensow) jkp-tie	Kauniainen	0,34	2,0
2003	Vt 3 Bussi-Jokeri, Pirkkolantie	Helsinki	0,74	4,4
2002	Kt 45 Bussi-Jokeri, Käsälyntie	Helsinki	3,70	22,0
1117	Kt 51 Espoonlahden eritasoliitt.parant.II	Espoo	3,63	21,6
2004	Mt 101,110, kt 51 Bussi-Jokeri, Espoo	Espoo	1,01	6,0
3084	Mt 132 Perttulan jkp-tie	Nurmijärvi	0,69	4,1
1171	Mt 1221 Junkkarinkuja-Alhomäentie jkp-tie	Vihti	0,07	0,4
2057	Mt 1322 Kalmankallion ylikulkusilta U-270	Vihti	0,45	2,7
3225	Mt 1605 Galgabantien liittymä	Porvoo	0,31	1,9
1041	Mt 1605 Nyypakka-Huuvuri jkp-tie I-vaihe	Askola	0,50	3,0
1170	Pt 11311 Masalan keskustan liik.turv.järj	Kirkkonummi	0,21	1,3





Perustienpito. Investointihankkeet 2002 - 2005  
Korvausinvestoinnit

Nro	Nimi	Kunta	Milj. € Yhteensä	Milj. mk Yhteensä
1153	Vt 2 Mäkirinteen risteysilta U-1202	Vhti	0,15	0,9
3170	Vt 4 Koskelantie-Vaarala valaistuksen	Helsinki/Vantaa	1,78	10,6
1134	Vt 4 Niemensalon risteysillan kuivatus	Mäntsälä	0,11	0,6
1099	Vt 7 Taasijoen silta U-997	Ruotsinpyhtää	0,19	1,1
1154	Vt 25 Vihtijärven risteysilta U-1051	Nurmijärvi	0,16	1,0
1067	Mt 120 Pitäjänmäki-Olkala viitoituksen uusim	Helsinki/Vihti	0,26	1,6
1050	Mt 148 Hyrylä-Sköldvik sortuman korjaus	Sipoo	0,12	0,7
6077	Mt 151 Pornainen - Monninkylä	Askola/Pornainen	0,66	3,9
1091	Mt 152 Jokivarren silta U-1229	Vantaa	0,47	2,8
1152	Mt 290 Pusulanjoen silta U-572	Nummi-Pusula	0,09	0,5
6079	Mt 1223 Hyrsylä - Jokikunta rakenteen parant	Nummi-Pusula	0,52	3,1
6070	Mt 1430 Hyvinkää - Sälinkää parant I	Hyvinkää	0,13	0,8
6083	Mt 1430 Hyvinkää - Sälinkää rakenteen parant II	Hyvinkää	0,15	0,9
6074	Mt 1494 Pornainen - Mäntsälä	Mäntsälä/Pornainen	0,29	1,7
6087	Mt 1541 Trekisilä - Mänsas rakenteen parant	Porvoo	0,17	1,0
6093	Pt 11087 Lohjansaaren pt rakenteen parant	Lohja	0,06	0,4
1131	Pt 11391 Otaniemen-Lehtisaaren silta U-676	Espoo	0,34	2,0
6085	Pt 11473 Kylmäjoen pt rakenteen parant	Nurmijärvi	0,20	1,2
6086	Pt 11475 Hirvihauta - Slippoo rakenteen	Nurmijärvi	0,12	0,7
6084	Pt 11618 Niittikulman pt rakenteen	Tuusula	0,02	0,1
1094	Vt 3 Martinlaakson risteysilta U-1285	Vantaa	0,17	1,0
1059	Vt 7 Ahvenkosken liittymävalaist. parant.	Ruotsinpyhtää	0,08	0,5
1090	Mt 148 Kulloon risteysilta U-1279	Porvoo	0,35	2,1
1155	Mt 1224 Vihdin silta U-268	Nurmijärvi	0,11	0,7
6092	Mt 1430 Hyvinkää-Sälinkää rakenteen parant	Hyvinkää	0,50	3,0
6065	Pt 11097 Karkalanniemen pt	Lohja	0,17	1,0
1156	Pt 11329 Martinkylän risteysilta U-1027	Espoo	0,30	1,8
6078	Pt 11339 Takkula - Lepsämä rakenteen parant	Nurmijärvi	0,41	2,5
6010	Pt 11513 Palopuro-Haapasaari rak.parant	Hyvinkää	0,50	3,0
1092	Pt 11571 Kosken silta U-1131	Vantaa	0,10	0,6
6024	Mt 110 Kehä II - Bemböle rakenteen parant	Espoo	0,27	1,6
6080	Mt 174 Myrskylän jkp rakenteen parant	Myrskylä	0,04	0,2
6091	Mt 176 Loviisa - Lapinjärvi rakenteen parant	Loviisa	1,15	6,9
6098	Pt 11097 Karkalanniemen ptn rakenteen parant	Lohja	0,07	0,4
6081	Pt 11459 Ohikulkutie - Seutula rakenteen parant	Vantaa	0,24	1,5
6075	Pt 11465 Lahelan jkp rakenteen parant	Tuusula	0,17	1,0
6076	Pt 11467 Ruotsinkylän jkp rakenteen parant	Tuusula	0,13	0,8
6082	Pt 11609 Tuusulan rantatie rakenteen parant	Tuusula	0,21	1,3

Laajennusinvestoinnit

Nro	Nimi	Kunta	Milj. € Yhteensä	Milj. mk Yhteensä
3007	Mt 133 Ahmo - Haavisto parantaminen	Karkkila	1,66	9,8
1060	Pienet liikenneturvallisuuskohteet 2002	Tiepiiri	0,17	1,0
1072	Vt 1 Liikenneturv.kohteet Vt 25-lääninraja	Nummi-Pusula	0,65	3,9
1124	Vt 2 Nummela-entassoliittymä. Vihti	Vihti	3,85	22,9
1166	Vt 7 Porvoon ja Tammion levähdysalueet	Porvoo	0,34	2,0
3132	Vt 25 Jkp-tie välillä Vt 1 - Nummelaan pt	Vihti	1,22	7,3
3240	Vt 25 Mansikkapolun alkukulu Lohjalla	Lohja	0,39	2,3
1012	Vt 25 Hyvinkään ohikulkutien liittymä	Hyvinkää	0,20	1,2
1113	Vt 25 Tynninharjun liittymän parant.	Lohja	0,20	1,2
3420	Mt 170 Östersundomin kohdan jkp-tie	Sipoo	0,32	1,9
1151	Mt 170 Linnanherrantien liittymän	Helsinki	0,40	2,4
1037	Mt 1002 Jkp-tie Knipnäsän sillan kohdalla	Tammisaari	0,91	5,4
3378	Mt 1224 Irjalan pt - Kartanontie jkp	Vihti	0,40	2,4
3130	Mt 1324 Vihdintie - Huhtamäentie jkp	Espoo	0,27	1,6

3114	Mt 1324 Lahnuus - Klaukkala jkp-tie	Nurmijärvi	0,47	2,8
3126	Mt 1456 Hyökännummi - Ohkola jkp	Mäntsälä	0,99	5,9
3156	Pt 11269 Gesterbyntien jkp-tie	Kirkkonummi	0,62	3,7
6096	Pt 11323 Suopellon pt rakent.parantaminen	Hyvinkää	0,47	2,8
2063	Pt 11436 Kyäljoen silta U-1758	Nurmijärvi	0,34	2,0
1076	Pt 11459 Katrinantien jkp	Vantaa	0,71	4,2
3141	Pt 11479 Rusutjärven jkp koulun kohdalla	Tuusula	0,24	1,5
3352	Vt 1 Saukkola-Lohjanharju valaistus	Nummi-Pusula	0,74	4,4
3350	Vt 1 Palojärvi-Kolmperä tievalaistus	Espoo-Vihti	2,31	13,7
3547	Vt 25 väli Vt 3 - Kalevankatu valaistus	Hyvinkää	0,19	1,1
3024	Kt 51 /Mt 186 Inkoon sataman liittymä	Inkoo	0,25	1,5
3379	Mt 115 Siuntio as - Västerby parant.ja jkp-tie.	Siuntio	0,84	5,0
3570	Mt 132 Klaukkalan liikenneturvallisuusjärj.	Nurmijärvi	2,83	16,8
3043	Mt 140 Vantaan raja - Kerava jkp-tie (Mt 148)	Kerava	0,32	1,9
3362	Mt 140 Vaahteratan alkukulkukäytävä	Järvenpää	0,32	1,9
3134	Mt 1070 Rajaportti - Lytyisten th. jkp-tie	Lohja	0,30	1,8
3368	Mt 1311 Nurmijärvi kk - Alhoniitti jkp-tie	Nurmijärvi	0,13	0,8
3111	Mt 1361 Hyvinkää - Kyäljää jkp I-vaihe	Hyvinkää	1,04	6,2
3135	Mt 1531, Mt 1492 Hinthaaran kyläkeskus	Porvoo	1,07	6,3
3121	Mt 1534 Boxin koulu - Mt 170 jkp-tie	Sipoo	0,49	2,9
2022	Mt 1751 Bäckisbron silta U-464	Lapinjärvi	0,15	0,9
2060	Pt 11115 Inkoon Kirkkosilta U-194	Inkoo	0,25	1,5
6095	Pt 11149 Lappers - Lohja rakenteen	Lohja-Siuntio	0,48	2,9
2062	Pt 11816 Tamminiemien silta U-1762	Porvoo	0,34	2,0
1112	Pt 11121 Virkkalan taajaman parantaminen	Lohja	1,35	8,0
1121	Mt 170 Riskutie-Kallvikintie jkp-tie, akk	Helsinki	0,81	4,8
1035	Vt 25 / Vt 2 entassoliittymän parant.	Vihti	1,61	9,6
5507	Vt 4 Melusuojaus Sipoon alueella, Myras	Sipoo	0,34	2,0
1161	Vt 7 Fazerilan pohjavesialueen suojaus	Vantaa	0,67	4,0
1036	Vt 25 Fornanshagenin entassoliitt.parant.	Tammisaari	0,93	5,5
1114	Vt 25 Lohjansaaren liittymän parant. Lohjalla	Lohja	0,14	0,8
3133	Mt 110 Ämmässuo-Nupuri jkp-tie	Espoo	1,22	7,2
5505	Mt 120 Rajatorppa - Kehä III melusuojaus	Vantaa	1,51	9,0
3163	Mt 140, Mt 145 - Mikonkorpi jkp	Järvenpää	0,27	1,6
1077	Mt 176, mt 170 Loviisan kiertoliittymä	Loviisa	0,24	1,4
3344	Mt 1081 Tenholan jkp-tie	Tammisaari	0,42	2,5
1003	Mt 1130 Lapinkylän jkp-tie	Kirkkonummi	0,62	3,7
1080	Mt 1191 Kantvik - Strömsby jkp-tie	Kirkkonummi	0,77	4,6
1122	Mt 1375 Vanha Myllypolku - Mt 140 jkp-tie	Vantaa	1,51	9,0
3345	Mt 1456 Melusuojaus Järvenpää	Järvenpää	0,20	1,2
3092	Pt 11299 Sääksjärvi-Röykkä jkp	Nurmijärvi	0,67	4,0
1046	Pt 11568 Hanabölen silta U-854	Vantaa	0,17	1,0
2061	Pt 11773 Tjosterbyn silta U-722	Porvoo	0,84	5,0
3351	Vt 1 Lohjanharju-Palojärvi valaistus	Lohja-Vihti	0,98	5,8
1129	Vt 4 Metsola - Jokivarsi melusuojaus	Vantaa	0,72	4,3
1146	Kt 51 Torpintien liittymä ja alkukulu	Inkoo	0,17	1,0
3162	Mt 140 Kerava - Mt 145 jkp	Kerava	1,18	7,0
3160	Mt 151 Pornainen-Monninkylän jkp-tie	Askola	0,12	0,7
3142	Mt 1090 Lempola - Vasarla jkp/sp	Lohja	1,01	6,0
1135	Mt 1521 Nikkilän kiertoliitt. ja jkp-järjest	Sipoo	0,50	3,0
3341	Pt 11423 Klaukkala-Nummimäki (Kirkkotie)	Nurmijärvi	0,79	4,7
3230	Pt 11779 Haikkoon jkp	Porvoo	1,09	6,5
1173	Mt 101 Kehä I:n parant. Keilaniemen kohdalla	Espoo	1,34	8,0

Uusininvestoinnit

Nro	Nimi	Kunta	Milj. € Yhteensä	Milj. mk Yhteensä
3001	Mt 1471 Lahdentie - Hepola (Peltolantie)	Mäntsälä	1,11	6,6
1057	Mt Sköldvikin varatieyhteys	Porvoo	1,18	7,0

Liikenteen hallinta

1147	Liikenteenseurantajärjestelmä	Pääkaupunkiseutu	3,70	22,0
1118	Kt 51 Matkustajainformaatiojärjestelmän	Espoo	0,17	1,0

Nro	Nimi	Kunta	Milj. € Yhteensä	Milj. mk Yhteensä
1031	Liikennevalojärjestelmien uusiminen	Espoo	0,76	4,5
1148	Liikenteenseurantajärjestelmä päätieverkolle	Tiepiiri	1,26	7,5
1019	Vt 1 välillä Huopalahti-Kehä I telematiikka	Espoo	0,42	2,5
1052	Vt 4 Koskela-Vaarala muuttuvat opasteet 2	Helsinki	0,50	3,0



# Tiepiirin strategia

## Perustienpidon ja kehittämisen rahoitus

Tienpidon rahoitus jaetaan perustienpitoon ja tieverkon kehittämiseen. Perustienpidon rahoituksen ohjelmointiin vaikuttavat tiepiirin painopistealueet ja tiepiirille vuosittain asetettavat tavoitteet. Uudenmaan tiepiirin käytettäväksi asetettava rahoitus on tienpidon olennaisin asia. Pääkaupunkiseudun vaikutusalueella investointitarve lisääntyy koko suunnitelmakauden ajan kasvavan väestön ja maan käytön vuoksi.

Tienpidon rahoituksen jakokaava:

- hoito, ylläpito ja korvausinvestoinnit asiantuntijajärjestelmien perusteella
- laajennus- ja uusinvestoinnit tienpituudella (55 %) ja liikennesuoritteella (45 %) painottaen
- tieverkon kehittämishankkeet kehittämisen momenteilta valtion talousarviossa nimettyinä hankkeina joko tieverkon kehittämishankkeina tai kokonaisrahoitushankkeina

Alueellista rahoitusta voidaan lisäksi painottaa liikenne- ja viestintäministeriön ja Tiehallinnon toimintalinjausten tarkistusten mukaisesti. Valtion talousarviossa ei yleensä jaeta perustienpidon rahoitusta alueellisesti eikä kohteittain. Vuoden 2001 talousarviossa kuitenkin ohjattiin vuodelle 2001 pääkaupunkiseudun joukkoliikennehankkeelle 50 Mmk ja vuodelle 2002 tiepiirin perustienpidon rahoituksesta 30 Mmk. Myös Nummelan eritason rakentamiseen ohjattiin vuodelle 2002 perustienpidon momentilta 20 Mmk.

Tieverkon kehittämisen rahat jakautuvat investoinneille, jotka ovat kustannuksiltaan merkittäviä ja muuttavat olennaisesti tieverkkoa tai tiejakson tasoa. Kehittämishankkeet kohdistuvat päätieverkolle tai muutoin merkittäville tieosuuksille. Tieverkon kehittämisen rahoituksesta päätetään talousarviossa hankekohtaisesti. Vuoden 2000 aikana valtion budjetointikäytäntöä muutettiin tieverkon kehittämisinvestointien osalta. Alkaville tieverkon kehittämisen kokonaisrahoitushankkeille myönnetään rahoitus kerralla koko hankkeelle. Verrattuna aikaisempaan budjettikäytäntöön, jossa rahoitus myönnettiin vain vuodeksi kerrallaan, saavutetaan kokonaisrahoituksella merkittäviä kustannussäästöjä.

Tiepiirin sidosryhmät ovat huolestuneita ns. väliinputoajahankkeista, jotka ovat vuosia jääneet perustienpidon ohjelman ulkopuolelle kokonsa vuoksi. Itä-Uudenmaan ja Keski-Uudenmaan alueille laaditaan parhaillaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Suunnittelun yhteydessä pohditaan myös näille alueille sijoittuvien suurien perustienpidon hankkeiden toteuttamista. Tiehallinnon TTS:ssa on sama ongelma nähtävissä. Uudenmaan tiepiirin alueelle ehdotetut eli hankekoreissa olevat kehittämishankkeet sijoittuvat kaikki pääkaupunkiseudulle. Piiri ehdottaa, että pääkaupunkiseudun ulkopuolisista ohikulkutiehankkeista, tärkeimpinä Klaukkala, Hyvinkää, Kellokoski, Hyrylä, koetaan paketti, jolla näiden nopeasti kasvavien taajamien liikennejärjestelmien jälkeenjääneisyyteen voitaisiin vaikuttaa.

Laajennus- ja uusinvestointeihin sisältyvät kuntien kanssa sovitut maksusuudet, jotka ovat noin 4 Mmk vuodessa. Tiehallinnon menoista on vähennetty tulot, mm. lupamaksut, vuokratulot yms.

Perustienpidon rahoitus on ohjelmoitu seuraavien painopistealueiden mukaan: Liikennöitävyys, tieverkon kunto ja liikenneturvallisuus sekä ympäristöhaittojen torjuminen on asetettu etusijalle toimenpiteiden valinnassa ja kohdistamisessa. Tiehallinnon pitkän aikavälin tavoitteena on tieverkon kunnan säilyttäminen nykytasolla. Tähän tavoitteeseen pääsemiseksi on tienpidon painoituksia arvioitava uudelleen.

## Tienpidon rahoitus

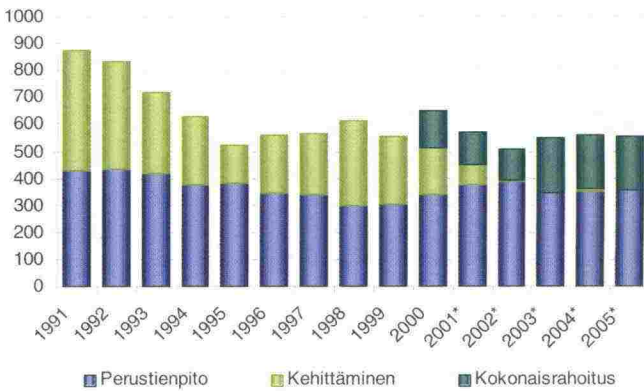
	2000 käyttö	2001 TA	2002	2003	2004	2005
Perustienpito	338	382 ***)	390 ***)	345	350	355
Kehittäminen *)	177	71	3	3	10	0
Kokonaisrahoitus	149	122	113	200	200	200
Muu rahoitus **)	6	4	0	0	0	0
Ulkopuoliset työt	18	8	8	10	10	10
Maanlunastus	28	30	25	30	30	30
<b>Yhteensä</b>	<b>716</b>	<b>617</b>	<b>539</b>	<b>588</b>	<b>590</b>	<b>595</b>

\*) Vuoden 2002 jälkeen voidaan aloittaa tieverkon kehittämishankkeita suunnitelmavalmiuden puolesta: Vt1/Vt4 Hamäentien ja Hämeenlinnanväylän muuttaminen yleiseksi tieksi, Vuosaaren tieyhteyksien rakentaminen, Mt 101 Kehä I Turunväylä - Leppävaara ja/tai Kt 51 Kivenlahti-Kirkkonummi.

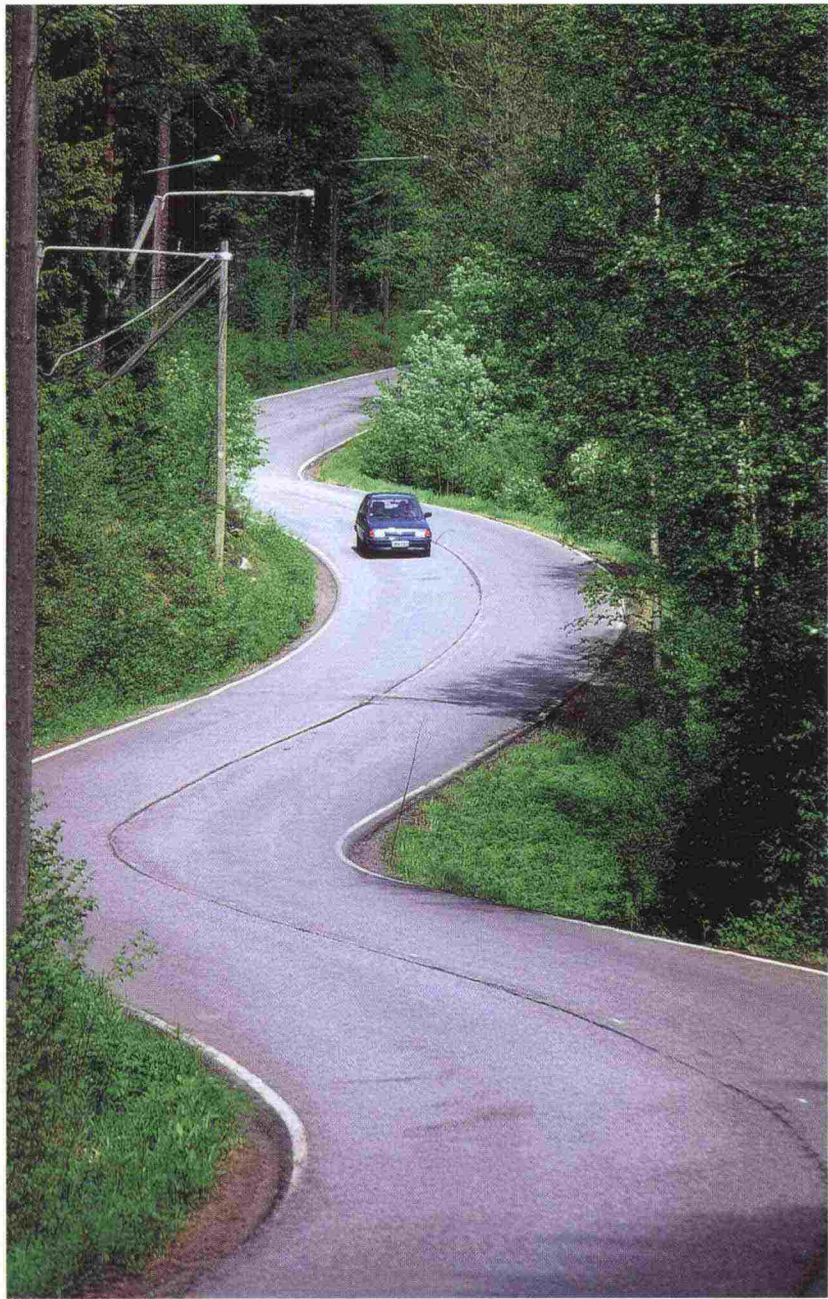
\*\*) Vuosaaren maaliikenneyhteyksien (radan yleissuunnitelma ja tien tiesuunnitelma).

\*\*\*) Sisältää erillisrahoitettua pääkaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelyä ja Nummelan eritasoliittymän tien 2 osalta.

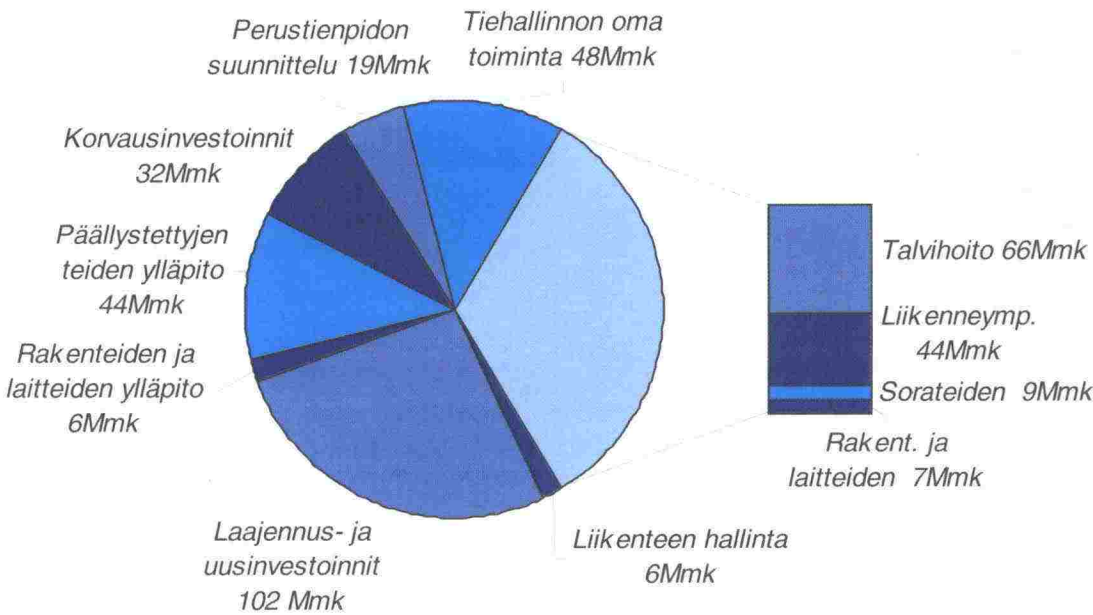
Uudenmaan tiepiirin määrärahojen kehitys 1991-2001 (kustannustason nousua ei ole huomioitu) ja ennuste suunnitelmakaudelle 2002-2005.



Tieinvestointien kilpailuttamisessa toimivat markkinat ovat jo olemassa, mutta ylläpitotöiden ja varsinkin hoidon kilpailuttamisessa toimivien markkinoiden tulee syntyä vaatimattomista lähtökohdista neljän vuoden siirtymäajan kuluessa. Taulukossa 1 on tienpidon rahoituksen käyttö vuonna 2000 ja vuoden 2001 talousarvioehdotuksen (TAE) ja sitä seuraavien vuosien toiminta- ja taloussuunnitelman mukainen rahoitus.



## Uudenmaan tiepiirin perustienpidon rahoitus





# Kokonaisrahoituksella tehtäväksi esitettyjen hankkeiden kuvaukset

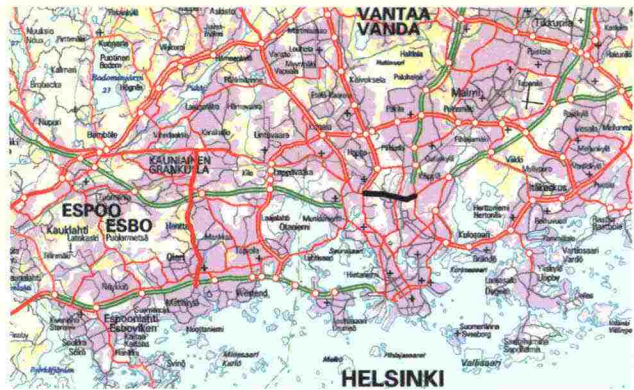
## Mt 101, Kehä I, Vt1/Turunväylä - Leppävaara. I-vaihe

Hanke sisältää Kehä I:n parantamisen välillä valtatie 1 ja Espoon/Helsingin raja sekä Turunväylän parantamisen Kehä II:ta Kehä I:n itäpuolelle. Päätoimenpiteinä on lisäkaistojen ja eritasoliittymien rakentaminen, joukko- ja kevyenliikenteen järjestelyjen parantaminen sekä meluntorjuntatoimenpiteiden lisääminen. Hankkeen kustannusarvio on 325 Mmk ja hyötykustannussuhde 6,2. Kehä I:llä ajaa keskimäärin on noin 60 000 autoa/vrk ja Turunväylällä noin 46 000 autoa/vrk. Ennusteet vuodelle 2020 ovat noin 1,5-kertaisia. Hanke parantaa liikenneturvallisuutta ja sujuvuutta. Joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat. Vallikallion tunneli sekä meluntorjunta parantavat asuinviihtyvyyttä.



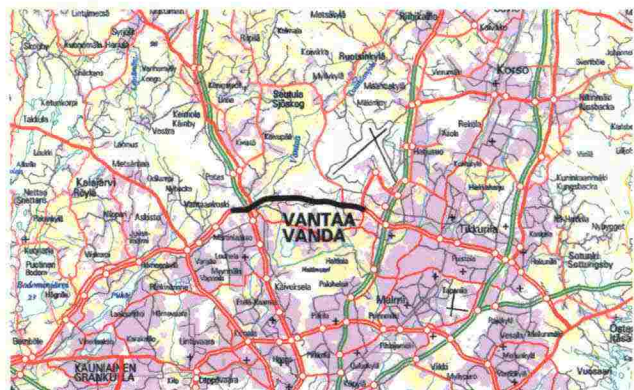
## Mt 100 Hakamaentie / Pasilanväylä

Hakamaentie yhdistää poikittaisena ortena säteittäiset sisääntuloväylät. Se on kaavaillun Pasilanväylän 1. vaihe. Tukkoisen väylän kapasiteettia lisätään rakentamalla toinen ajorata ja eritasoliittymät. Hanke parantaa poikittaisen liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta, joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja täydentää kevyen liikenteen verkkoa. Meluhaitat vähenevät. Nykyisin väylää käyttää yli 30 000 autoa/vrk ja liikenteen arvioidaan kaksinkertaistuvan vuoteen 2020 mennessä. Kustannusarvio on 455 Mmk ja hyötykustannussuhde 2,9.



## Kt 50 Kehä III, Vantaankoski – Lentoasemantie

Kehä III:a parannetaan nykyisessä liikennetilassa rakentamalla tasoliittymät eritasoliittymiksi, parantamalla olevia eritasoliittymiä sekä täydentämällä rinnakkaista ja risteävää katuverkkoa. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parannetaan ja kevyelle liikenteelle rakennetaan yhtenäinen kehän suuntainen väylästä. Kustannusarvio on noin 470 Mmk ja hyötykustannussuhde noin 2,5. Keskimääräinen liikenne on noin 50 000 autoa/vrk ja sen ennustetaan kasvavan vuoteen 2020 mennessä 80 000 autoon/vrk.



## Pääkaupunkiseudun meluntorjunta-hankkeet

Pääkaupunkiseudulla arviolta 67 500 ihmistä asuu yleisten teiden yli 55 dBA:n melualueella ja määrän ennustetaan kasvavan vuoteen 2020 mennessä 110 000 asukkaaseen. Erillishankkeiden kustannukset ovat liian korkeita perustienpidon rahoituskehykseen joten kokonaisrahoitus on edellytys niiden toteuttamiselle. Hankkeiden kokonaiskustannusarvio on 70 Mmk. Kaikki kohteet ovat Tiehallinnon kiireellisyyskriteerien mukaan ensimmäisessä luokassa ja sijaitsevat pääkaupunkiseudun vilkkaasti liikennöityjen pääväylien varrella. Rakentamalla meluesteet vähennetään lähes kolmessa kymmenessä kohteessa meluhaittoja sekä parannetaan asukkaiden elinympäristöä. Kohteissa sijaitsee myös kouluja ja päiväkoteja. Nykyisellä yli 65 dBA:n meluvyöhykkeellä meluntorjunnasta hyötyy 1150 asukasta ja 55-65 dBA:n vyöhykkeellä 11 445 asukasta.

## Kt 51 Kirkkonummi – Kivenlahti, I-vaihe

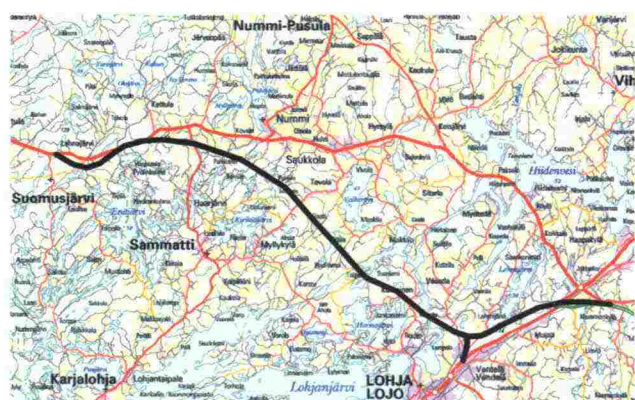
Kirkkonummi-Kivenlahti parannetaan I-vaiheessa välillä Jorvaksen liittymä ja Inkilän (Kehä III) liittymä. Tieyhteys tehdään kaksiajorataiseksi ja Jorvaksen eritasoliittymään rakennetaan rampit kaikkiin suuntiin. Kehä III:n liittymä säilyy nykyisellään. Rinnakkaistieverkko säilyy pääosin nykyisellään. Kevyen liikenteen väyliä rakennetaan yksityisteiden ja paikallisten varten ja linja-autopysäkit sijoitetaan eritasoliittymiin. Lisäksi rakennetaan vihersilta hirvieläinkolareiden välttämiseksi. Liikennemäärät on Inkilän liittymän länsipuolella 20 000 ajoneuvoa/vrk ja sen itäpuolella 16 000 ajoneuvoa/vrk. Ennuste vuodelle 2020 on em. jaksoilla 30 000 ajon./vrk ja 21 000 ajon./vrk. Hankkeen kustannusarvio on 93 Mmk ja hyötykustannussuhdeeksi on arvioitu koko hankkeelle Espoon rajalta Kirkkonummelle 2,4.



## Vt 1 Muurla - Lohjanharju moottoritiehanke

Tieosuuden rakentamisella turvataan riittävä ja yhtenäinen liikenteen palvelutaso tärkeälle kansainväliselle yhteydelle. Hanke tukee merkittävästi myös koko Lounais-Suomen sekä Turun, Salon ja Lohjan kasvukeskusten kehitystä sekä niiden yhteyksiä pääkaupunkiseutuun. Hankkeella taataan Etelä-Suomen rannikkoalueen teollisuuden kuljetusvarmuus.

Merkittävimmät säästöt syntyvät aika- ja onnettomuuskustannuksista. Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät hankkeen vaikutusalueella noin 50%. Vuodelle 2020 ennustettu liikennemäärä on 13 000 - 31 000 autoa vuorokaudessa. Koko hankkeen kustannusarvio on 2 000 Mmk, josta Uudenmaan osuus on 1340 Mmk. (990 Mmk +350Mmk). Hankkeen hyöty-kustannussuhde on 1,7. Moottoritieosuuden pituus on 61 km, josta Uudenmaan tiepiiriin osuus on 34 km ja lisäksi on kaksiajorataista Lohjan sisääntulotietä 6 km. (Lohja –Lohjanharju )



## Merkittävimmät perustienpidon hankkeet

Toiminta- ja taloussuunnitelmassa ei perustienpidon hankkeita ole priorisoitu vuosirahoituksen mukaan, vaan hankkeiden vuosirahoitus tarkentuu 2002 valmistuvan PTS 2010 toimintalinjojen ja vaikutusten mukaan. Suurempia perustienpidon hankkeita ei tiepiiri pysty toteuttamaan nykyisellä perustienpidon rahoituksella.

**Vt 2 Nummelan eritasoliittymän** rakentaminen kuuluu valtakunnallisella ohjelmalla toteuttaviin eritasoliittymiin tiepiirin alueella. Valtatien liikennemäärä on 10 500 autoa/vrk ja liittyvän tien 5 500 autoa/vrk. Toteutus on tarpeen liikenneturvallisuuden sekä liittyvän liikenteen sujuvuuden parantamiseksi. Tiesuunnitelman tarkistustoimenpiteet valmistuivat 2001. Hankkeen rakentamiskustannuksiksi on arvioitu 22.9 Mmk ja rakentaminen käynnistyy vuonna 2002 erillisrahoituksella. Sillan mitoituksessa on huomioitu ympäristön asettamat maisemalliset arvot.

**Bussi-Jokeriin liittyvät pysäkkijärjestelyt** on osa YTV-alueen poikittaista joukkoliikennettä parantavaa hanketta. Bussi-Jokerin liikennöinnin on arvioitu alkavan vuoden 2003 elokuussa. Tiepiiri osallistuu vaihtopysäkkihankkeisiin vain yleisten teiden osalta ja piirin osuus on yhteensä n. 22 Mmk. Hankkeeseen kuuluvat jokeripysäkit Espoossa Turuntiellä ja Kehä I:llä ja Helsingissä Tuusulanväylällä Kaskynhaltijantien kohdalla sekä Hämeenlinnanväylällä Pirkkolantien kohdalla. Hanke on suunnitelmassa piirin korihankkeena eikä sille ole pystytty osoittamaan vuosirahoitusta.

**Mt 101 ja Vt4 PKS joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyt.** Leppävaaran vaihtotermiinalin Kehä I:llä ja Lahdenväylän pysäkkijärjestelyt Viikissä on vuonna 2001 käynnistynyt hanke. Leppävaaraan rakennettavan joukkoliikennetermiinalin kohdalla Kehä I:n rantaradan ylittävät nykyiset sillat levennetään sekä rakennetaan joukkoliikennettä varten erilliset rinnakkaisrampit. Joukkoliikenteen sujuvuuden turvaamiseksi toteutetaan erilliset kaistat. Lisäksi rakennetaan meluesteitä. Hanke toteutetaan erillisrahoituksella ja sen kustannukset ovat 50 Mmk vuonna 2001 ja suunnitelmakaudella (2002) 30 Mmk.

Sidosryhmäkeskusteluissa ja tarveselvityksissä on jatkuvasti noussut esille ne hankkeet, joita tiepiiri ei pysty toteuttamaan perustienpidon rahoituksella eikä niille ole osoitettu kokonaisrahoitusta. Suunnitelmassa hankkeita ei ole ohjelmoitu hankekoritasolla.

- Porvoon itäinen ohikulkutie (Saaristotie), 47 Mmk, Porvoo
- Sköldvikin uusi tieyhteys, 30 Mmk Porvoo
- Järvenpää – Nurmijärvi, 30 Mmk Järvenpää, Tuusula, Nurmijärvi
- Mt 290 Haarajoki – Nuppulinnantie; 40 Mmk, Järvenpää, Tuusula
- Mt 120 Olkkala – Lahnus, 60 Mmk, Espoo, Vihti
- Mt 1605 Porvoo – Myrskylä, 63 Mmk Porvoo, Askola, Myrskylä
- Vt 25/Kt 55 Mäntsälän liittymä, 24 Mmk. Mäntsälä



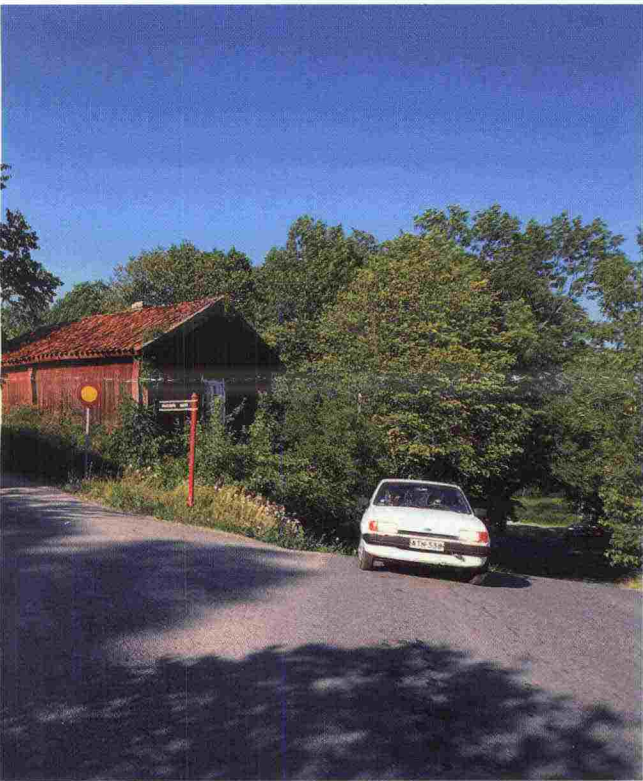
Vaikutustarkastelu

Henkilöauto- ja tavaraliikenteen olosuhteet heikkenevät

Liikenteen kasvaessa henkilöauto- ja tavaraliikenteen olosuhteet heikkenevät merkittävästi etenkin ruuhka-aikoina. Liikenteen kasvu vaikeuttaa myös alueen elinkeinoelämän kannalta merkittävien jakeluiden matka-ajan ennakointia. Pääkaupunkiseudun liikenneverkon olosuhteet ovat myös sen pendelöintialueen työmatkaliikenteen suurin ongelma. Työmatkaliikenteen kasvu vaikeuttaa tilannetta entisestään ruuhkaisilla kehäteillä ja pääteiden liittymillä katuverkkoon.

Päätieverkolla ja kehäteillä autoilijoiden palvelua parannetaan myös liikennetelematiikan keinoin. Liikennetelematiikan mahdollistamia uusia liikenteen ohjaus- ja tiedottamiskeinoja otetaan käyttöön.

Helsingin seudun väestöpaineet lisääntyvät ja ulottuvat tulevaisuudessa yhä laajemmalle. Pendelöintialueeseen kuuluvilla nopeasti kasvavilla alueilla kapasiteettiongelmat muodostuvat merkittäviksi lähitulevaisuudessa. Alueiden ongelmien ratkaisemiseksi suunnitellut hankkeet ovat olleet vuosikausia väliinputoajia. Liikennejärjestelmäsuunnitelmat Keski-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan alueille ovat valmistumassa. Suunnitelmissa otetaan kantaa näiden alueiden tulevaan kehitykseen.



Katsaus vuoden 2001 toimintaan

Tienpidon hoito-, ylläpito- ja investointitöiden kustannustaso nousi rajusti vuoden 2000 loppupuolella. Kuluvan vuoden aikana kustannustaso on pysynyt suhteellisen vakaana, joskin urakoiden hinnoittelu on epätasaista kustannustason kehittymisodotuksista johtuen.

Vanhat paaluperustukset penkereiden alla alkoivat osoittaa sortumisen merkkejä vuoden 2000 lopulla maantiellä 120 Hämeenkylässä, valtatiellä 2 Vihdissä ja valtatiellä 7 Vanhakylässä. Ensiksi mainittu pengerosuus sortui heti korjaustyötä aloitettaessa. Em. penkereiden korjauskustannukset ovat n. 20. Mmk.

Kustannustason nousua ei otettu huomioon tienpidon rahoituksessa. Keskushallinto osoitti osan paalutettujen pengerosuuksien korjaamiseen tarvittavasta lisärahoituksesta. Rahoituksen käytössä etusijalla ovat päivittäinen

Haja-asutusalueiden pääteillä henkilöauto- ja tavaraliikenteen olosuhteet eivät olennaisesti tule muuttumaan suunnittelukaudella. Yksittäisiä kohteita, joissa olosuhteet paranevat, ovat vuoden 2001 ohjelmissa oleva valtatie 6:den parantaminen Koskenkylän ja Kouvolan välillä sekä muutamat uudet eritasoliittymät.

Kevyen liikenteen olosuhteisiin kaivataan parannusta

Kevyen liikenteen verkosta vain murto-osa sijaitsee yleisten teiden varrella. Kehittämishankkeiden yhteydessä parannetaan kuitenkin usein merkittävästi myös kevyen liikenteen olosuhteita.

Kunnat ovat lausunnoissaan ottaneet kantaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden olosuhteisiin. Etenkin pienempien taajamateiden yhteyteen rakennettavat kevyen liikenteen väylät nähdään liikenneturvallisuuden parantamisen kannalta tärkeinä. Hankkeiden tarpeellisuus selvitetään aina, vaikka tämän hetkiset taloudelliset resurssit eivät salli vuosittain kuin muutaman uuden hankkeen ottamista mukaan ohjelmiin. Uudenmaan tiepiirin alueella on kasvukuntia (mm. Nurmijärvi, Kirkkonummi, Vihti), joissa myös kevyen liikenteen infrastruktuuri on jäänyt jälkeen selvästi tarpeesta.

Allaolevan taulukon lähtökohtina ovat arviot suunnitelmakaudella tieliikenteessä, yhdyskuntarakenteessa ja liikenteen ympäristövaikutuksissa tapahtuvista muutoksista. Taulukossa on kuvattu, miten tiepiirin TTS-kauden toimenpiteet vaikuttavat eri liikennemuotojen olosuhteisiin ja ympäristöön tiepiirin alueella.

	Pääkaupunki-seutu	Kaupungit ja taajamat	Haja-asutusalue -pääties	Haja-asutusalue -muut tiet
Henkilö-autoliikenne				
Tavara-liikenne				
Joukko-liikenne				
Kevyt-liikenne				
Liikenteen vaikutukset ympäristöön				

- Olosuhteet paranevat
- Olosuhteet heikkenevät
- Olosuhteet osittain paranevat, osittain heikkenevät
- Tiepiirin toimilla ei merkittävää vaikutusta olosuhteisiin

Liikenteen kasvu lisää melun ja päästöjen määrää

Yleisesti tiepiirin alueella luontoon ja ihmisiin kohdistuvien haittojen määrä tulee kasvamaan suunnitelmakaudella ennustetun liikenteen kasvun myötä. Uudenmaan tiepiirin erityispiirre on suurten liikennemäärien aiheuttamat ympäristöhaitat, jotka vielä korostuvat tiheässä kaupunkirakenteessa. Suunnitelmakaudella Tiehallinnossa selvitetään tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiskeinoja ja Tiehallinnon toimien vaikutuksia niihin.

Varsinkin pääkaupunkiseudun asukkaat vaativat yhä aktiivisemmin tiepiirin toimia meluhaittojen torjumiseksi. Tällä hetkellä rahoitus ei kuitenkaan mahdollista kuin muutaman erillisen meluntorjuntahankkeen toteuttamisen. Tiepiirin alueella sijaitsee myös merkittäviä pohjavesialueita, joiden suojaustarve on ilmeinen, mutta näköpiirissä oleva rahoitus on vain murto-osa tarvittavasta määrästä.

hankkeelle tarvittava lisärahoitus. Tarkistetun kustannusarvion perusteella Kehä III hankettakaan ei voida toteuttaa kokonaan myönnetyllä kokonaisrahoituksella. Ratkaisut toteuttamisen laajuudesta tehdään urakkatarjousten perusteella syys- lokakuussa 2001.

Tiehallinto kehittää voimakkaasti organisaatiotaan, yhteinäistää menettelytapojaan, parantaa tiedonhallintaa ja laajentaa osaamistaan väylän hallinnasta tieliikennejärjestelmän hallintaan. Kehittämishankkeiden tulokset otetaan käyttöön jo vuoden 2002 alusta.

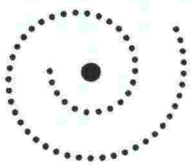
Tiepiiri saavuttaa kuluvana vuonna niukasti asetetut tulostavoitteet liikenneturvallisuustavoitetta lukuunottamatta. Jos lisätalousarvioissa myönnetään Tiehallinnolle lisärahoitusta, parantaa se ratkaisevasti tiepiirin mahdollisuuksia tulostavoitteiden saavuttamiseen.



Uudenmaan tiepiiri  
Opastinsilta 12 A  
PL 70  
00521 HELSINKI  
E-mail [upiiri@tiehallinto.fi](mailto:upiiri@tiehallinto.fi)  
Internet [www.tiehallinto.fi](http://www.tiehallinto.fi)

Lisätietoja suunnitelmasta antavat:  
Tiejohtaja Matti-Pekka Rasilainen 0204 22 2700  
Esikuntapäällikkö Viljo Miranto 0204 22 2800  
Suunnitelma kokonaisuudessaan [www.tiehallinto.fi/upiiri/utts.htm](http://www.tiehallinto.fi/upiiri/utts.htm)





UUDENMAAN  
YMPÄRISTÖKESKUS  
.....  
NYLANDS  
MILJÖCENTRAL

Helsinki  
4.5.2001

Dnro  
0100L0432-24

Tiehallinto  
Uudenmaan tiepiiri  
PL 70

00521 HELSINKI

Tiehallinto Uudenmaan tiepiiri Pöytäkirja 0 7. 05. 2001 1242/2001/01/12
--

Viite Lausuntopyyntö 13.3.2001

Asia **LAUSUNTO UUDENMAAN TIEPIIRIN TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMASTA 2002-2005**

Työpaikkojen ja asukkaiden keskittyminen Helsingin talousalueelle aiheuttaa suuria liikennemääriä verrattuna muuhun maahan. Tämä aiheuttaa kasvavia paineita sekä tie- että joukkoliikenneolosuhteiden ylläpitämiseen ja ympäristöinvestointeihin. Suuret liikennemäärät aiheuttavat merkittäviä ympäristöhaittoja, jotka kohdistuvat myös suureen joukkoon asukkaita erityisesti pääkaupunkiseudun tiiviissä kaupunkirakenteessa. Uudenmaan ympäristökeskus pitääkin valitettavana sitä, että niukkojen resurssien vuoksi varsinaisia ympäristöinvestointeja toteutetaan TTS-kaudella vähän. Olisikin toivottavaa, että esim. yksittäisistä meluntorjuntahankkeista ja pohjavesien suojelukohteista voitaisiin koota laajempia kehittämishankkeita, jolloin näitä hankkeita voitaisiin rahoittaa myös kehittämisrahoitushankkeina.

Uudenmaan ympäristökeskus pitää tienpidon painopistealueita niukkojen resurssien aikana oikean suuntaisina. Rahoituksen tuleekin kohdistua sinne, missä ongelmat ovat suurimmat. Tärkeänä toiminnan painopisteenä Uudenmaan ympäristökeskus pitää joukkoliikenteen toimintaedellytyksien kehittämistä, kevyen liikenteen tarpeiden huomioon ottamista sekä liikenneturvallisuutta.

Ympäristökeskuksen johtaja

  
Leena Saviranta

Ylitarkastaja

  
Jukka Peura

BD-S, JH, ML, HK/ jpe




- Helsingin seudun asunto- ja työmarkkina-alueella on useita voimakkaasti kasvavia keskuksia, joiden välisten teiden kehittäminen ei ole kasvanut liikenteen kasvun mukaisesti. Näiden tiehankkeiden rahoitusta soisi valtion ja kuntien selvittävän yhteistyössä.

Uuden aluekehittämissopimuksen valmistelu on aloitettu Uudenmaan liitossa. Aluekehittämissopimuksessa tullaan syksyllä ottamaan yksityiskohtaisemmin kantaa tiehankkeiden toteuttamisjärjestykseen.

Lisäksi Uudenmaan liitto toteaa perustienpidon laajennushankkeisiin sisällytetyn hankkeita, joita liitto kiirehti edellisestä toiminta- ja taloussuunnitelmasta antamastaan lausunnosta. Näitä hankkeita ovat muun muassa valtatie 1 liikenneturvallisuuden parantaminen välillä Lohjanharju - tiepiirin raja, valtatie 2 Meritien (Nummela) eritasoliittymä ja maantien 1002 kevyen liikenteen väylä Knipnäsän sillan kohdalla (Tammisaari).

UUDENMAAN LIITTO

Maakuntajohtaja

  
Aimo Lempinen

Maakuntahallituksen sihteeri

  
Kirsi Mononen



Maakuntahallitus

LAUSUNTO 12.06.2001

Dnro 100/01

Tiehallinto Uudenmaan tiepiiri

Tiehallinto Uudenmaan tiepiiri
Saap. 1 8. 06. 2001
No 1242/2000/01/4

Lausuntopyyntö 13.3.2001

# UUDENMAAN TIEPIIRIN TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMA 2002-2005 (TTS)

Uudenmaan tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelmaluonnoksessa perustienpidon painopistealueet ovat edelleen tiestön hoito ja ylläpito. Ne sekä tieverkon kehittämistavoitteet tukevat Uudenmaan maakunnallisia infrastruktuurin kehittämistavoitteita.

Toiminta- ja taloussuunnitelmaluonnoksessa esitetyt kehittämishankkeet painottuvat pääkaupunkiseudun tieverkon ja päätieverkon kansainvälisten yhteyksien kehittämiseen. Näiltäkin osin suunnitelma tukee Uudenmaan liiton Aluekehittämisstrategiassa 2000 esitettyjä maakunnallisia tavoitteita ja aluekehittämissopimusta.

Lisäksi Uudenmaan liitto haluaa painottaa seuraavia näkökohtia:

- Valtion tiukentuneet rahoituskehykset ja toisaalta maanrakennus- ja päällystystöiden kustannusten merkittävä kohoaminen ovat johtaneet siihen, että vuonna 2002 ei voida aloittaa yhtään tieverkon kehittämis- tai kokonaisrahoitushanketta. Perustienpidon rahoituskehys on myös riittämätön säilyttämään paikallisteiden kunnon. Paikallisteilla on tiiviisti asutulla Uudellamaalla muuta maata merkittävämpi tehtävä asutuksen ja yritystoiminnan liikenteen välittäjänä.
- Uudenmaan liiton alueella on tehty ”Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma”, jonka mukaiset hankkeet ovat perusteltuja ja kiireellisiä. Myös pääkaupunkiseudun meluntorjunta ja lähialuetaajamien ohikulkutiet ovat kiireellisesti, ennen vuotta 2006 toteutettavia hankkeita.
- Uudenmaan liiton alueella on valmistumassa Keski-Uudenmaan aluetta ja Hyvinkään - Riihimäen seutua koskeva liikennejärjestelmäsuunnitelma KEHYLI. Tästä selvityksestä nousee hankepaketti, joka pitää sisällään kiireellisesti, ennen vuotta 2006, toteutettavina hankkeina muun muassa Hyrylän, Hyvinkään ja Klaukkalan ohikulkutiet sekä Kehä IV.
- Muutoin Uudenmaan liiton alueella on kiireellisiä, ennen vuotta 2006 toteutettavia hankkeita kantatie 51 Kivenlahti - Kirkkonummi sekä Karjaan ohikulkutie, joka tulee lisätä toiminta- ja taloussuunnitelmaan.





Päivämäärä  
7.5.2001

Kirje nro  
479

**UUDENMAAN TIEPIIRI**

2 1. 05. 2001

No 1242/2001 01/13

Viite Uudenmaan tiepiirin lausuntopyyntö

Asia **LAUSUNTO UUDENMAAN TIEPIIRIN TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITEL-  
MAN 2002 – 2005 LUONNOKSESTA**

**Tieverkon merkitys Itä-Uudenmaan kehittämisessä**

Itä-Uudenmaan liiton visio kuuluu seuraavasti: Itä-Uudenmaan maakunta on laadukas ja elinvoimainen kaksikielinen kulttuurialue Itämeren piirissä. Maakunnan asemaa vahvistetaan kansainvälisenä toimijana Helsingin ja Pietarin välisellä rannikkovyöhykkeellä.

Liikenneyhteyksien parantaminen on yksi maakunnan kehittämisen viidestä toimintalinjasta. Tavoitteena on tehokas, turvallinen ja tasapuolinen liikennejärjestelmä, joka tukee maakunnan kilpailukykyä, vetovoimaisuutta ja kestävä kehitystä. Itä-Uudenmaan oloissa tieliikenne on ylivoimaisesti tärkein liikennemuoto. Maakunnan liikennejärjestelmän suunnittelu on parhaillaan käynnissä ja sen tuloksena on syntynyt laajana yhteistyönä Itä-Uudenmaan liikennestrategian luonnos, joka on lausuntovaiheessa. Tavoitteena on että liikennestrategiassa määritellään osapuolten yhteinen tahto kehittämiskohteista siten, että toteuttavat viranomaiset voivat sitoutua niiden toteuttamiseen resurssiensa puitteissa.

Tärkeimmät Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmän kehittämiskohteet ovat lähivuosina seuraavat: joukkoliikenteen kehittäminen, liikenneturvallisuuden parantaminen, kaupunki- ja taajamakeskustojen liikenneympäristöjen kehittäminen, maakunnan elinkeinoelämän toimintaedellytysten kehittäminen ja maakunnan kasvualueiden maankäytön kehittämistä tukevat liikennehankkeet.

**Tienpidon rahoitus**

Alue- ja työllisyyspoliittisista syistä johtuen tieverkon kehittäminen on pitkällä aikavälillä jäänyt Uudenmaan tiepiirin alueella jälkeen maan yleisestä tasosta. Perustienpidon laajennus- ja uusinwestointien piirikohtaisessa jaossa tulee ottaa moottoritiet ja tiepiirin alueen voimakas väestönkasvu huomioon.



Päätieverkon kapasiteettiongelmrat ratkeavat Itä-Uudenmaan osalta lähivuosina Vt 6:n perusparantamisen (välin Koskenkylä – Kouvola) valmistumisen jälkeen. Näin ollen on tarvetta siirtää tieverkon kehittämisen painopistettä pieniin ja keskikokoisiin liikenneturvallisuutta ja maankäytön kehittämistä sekä taajamien liikenneympäristöä parantaviin hankkeisiin, jotka ovat viime vuosina lykkääntyneet kohtuuttomasti.

**Itä-Uudenmaan liitto esittää tiehallinnolle maakunnan osalta perustienpidon määrärahoihin 20 Mmk:n tasokorotusta vuositasolla tai pienten ja keskikokoisten hankkeiden niputtamista suuremmiksi kokonaisrahoitushankkeiksi.** Lisäksi Itä-Uudenmaan liitto katsoo, että valtion tulee nostaa yksityisteiden kunnossapitoon ja parantamiseen tarkoitettu tuki koko maassa 100 Mmk vuositasolle, sillä yksityistiet muodostavat tärkeän osan liikennejärjestelmästä.

## Tieverkon kehittäminen

**Toiminta- ja taloussuunnitelman mukaiset hankkeet Itä-Uudenmaan osalta tukevat hyvin maakunnan kehittämistä ja ne käyvät ilmi erillisestä liitteestä.**

Päätieverkon kehittämisen osalta Itä-Uudellamaalla on ollut kaksi kärkihanketta. Porvoon ja Koskenkylän välinen moottoritie valmistuu v. 2001 loppuun mennessä. Moniongelmaisen valtatie 6 perusparantaminen Koskenkylästä Kouvolaan alkaa Kaakkois-Suomen puolella v. 2001 ja Uudenmaan tiepiirin alueella v. 2002. **Itä-Uudenmaan liitto pitää erittäin tärkeänä, että valtatie 6:n perusparannus toteutetaan riittävän korkeatasoisena ja turvallisena.**

Itä-Uudellemaalle ovat ominaisia lukuisat pienet keskukset ja maaseutuomainen asuintapa sekä työssäkäynti suuremmissa keskuksissa. **Alemman tieverkon hoidon ja ylläpidon tasoa tulee nostaa maaseudun elinvoimaisuuden turvaamiseksi.**

**Itä-Uudenmaan liitto korostaa tarvetta sisällyttää seuraavat alustavan liikennestrategian mukaiset kärkihankkeet toiminta- ja taloussuunnitelmaan:**

- Sköldvikin uusi tieyhteys
- Myrskylä - Koskenkylä perusparannus
- Taajamien liikennejärjestelyt Askolassa ja Pukkilassa
- Sipoon maankäytön kehitystä tukevat liikennehankkeet

**Itä-Uudenmaan liitto kiirehtii suunnitelmaan sisältyvien kevyen liikenteen hankkeiden toteutusta ja esittää lisäksi seuraavien hankkeiden lisäämistä siihen:**

- Ahvenkoski - Ruukki Ruotsinpyhtäällä



- Kuggom - Hardom Pernajassa,
- Massby - Ingmanin teollisuusalue Sipoossa
- Kaivopuisto - Huuvari Askolassa
- Kulloo - Ernestas Porvoossa

Itä-Uudenmaan liitto

Maakuntahallituksen puheenjohtaja

  
Christel Liljeström

Maakuntajohtaja

  
Esa Halme

10.05.2001/PH



## Liite 1

## Uudenmaan tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelman 2002-2005 hankkeet Itä-Uudenmaan osalta

Nro	Nimi	Kunta	Yhteensä	Käyt.	2001	2002	2003	2004	2005	Jää
			Mmk							

## Kokonaisrahoitushankkeet

113	Vt 7 Koskenkylä-Loviisa (E 18)	Loviisa	125,6	118,1		7,5				
134	Vt 7/E 18 Porvoo -Koskenkylä	Pernaja, Porvoo	225	140,6	81	3,4				
30	VT 6 Koskenkylä-Kouvola U-piiri	Lapinj. Lilj. Pern.	290		15	80	195			

## Korvausinvestoinnit

1138	VT 7 Pernajanlahd. painumavaur. korj.	Pernaja	4,146	1,18	2,966					
6062	Mt 1635 Monnink-Tönnö rakent. parant.	Askola	4,813	1,708	3,105					
6058	Mt 1792 Ahvenkoski-Mäkiselkä rak. par.	Ruotsinpyhtää	3,679	0,136	3,543					
1099	VT 7 Taasianjoen silta	Ruotsinpyhtää	1,1			1,1				
1050	Mt 148 Hyrylä-Sköldvik sortuman korj.	Sipoo	0,7			0,7				
6077	Mt 151 Pornainen-Monninkylä rakent. par.	Askola, Pornainen	3,9			3,9				
6087	Mt 1541 Treksilä-Mänsas rakent.par.	Porvoo	0,983			0,983				
1059	Vt 7 Ahvenkosken liittymävalaistuks. par.	Ruotsinpyhtää	0,5				0,5			
1090	Mt 148 Kulloon risteysilta	Porvoo	2,1				2,1			
6080	Mt 174 Myrskylän jkp. rakenteen parant.	Myrskylä	0,22					0,22		
6091	Mt 176 Loviisa-Lapinjärvi rakent. parant.	Loviisa	6,864					6,864		

## Laajennusinvestoinnit

3064	Mt 1671, Pt 11891 Liljendalin jkp.	Liljendal	5,37	5,3	0,07					
3332	Hindersbyn yksit. tien muutt. paikallist.	Lapinjärvi, R:pyhtää	3,9	0,13	2,2	1,57				
1127	Mt 1605 Särkij. koulu-Tiiläntie jkp.	Askola	0,9		0,9					
2024	Pt 11822 Kiialan silta	Porvoo	0,748		0,748					
1166	Vt 7 Porvoon ja Tammion levähdysalueet	Porvoo	2			2				
3420	Mt 170 Östersundomin kohdan jkp-tie	Sipoo	1,924			0,68	1,244			
3135	Mt 1531, Mt 1492 Hinthaaran kyläkeskus	Porvoo	6,34				6,34			
3121	Mt 1534 Boxin koulu - Mt 170 jkp-tie *	Sipoo	2,91				2,91			
2022	Mt 1751 Bäckisbron silta	Lapinjärvi	0,869				0,869			
2062	Pt 11816 Tamminiemen silta	Porvoo	2				2			
5507	Vt 4 Melusuojaus Sipoon alueella Myras	Sipoo	2					2		
1077	Mt 176, Mt 170 Loviisan kiertoliittymä	Loviisa	1,429					1,429		
2061	Pt 11773 Tjusterbun silta	Porvoo	5					5		



Nro	Nimi	Kunta	Yhteensä	Käyt.	2001	2002	2003	2004	2005	Jää
			Mmk							

#### Uusinvestoinnit

1010	Pt 11822 Saksalan pt välillä Kt 55-Vt 7	Porvoo	12,263	4	8,263					
1057	Mt Sköldvikin varatieyhteys	Porvoo	7					7		

#### Perustienpidon laajennusinvestoinnit, Hankekorin 2005 ja jälkeen alkavat

##### Laajennusinvestoinnit

3160	Mt 151 Pornainen-Monninkylä jkp-tie	Askola	0,7						0,7	
1135	Mt 1521 Nikkilän kiertoliitt. ja jkp-järjest.	Sipoo	3						3	
3230	Pt 11779 Haikkoon jkp *	Porvoo	6,5						6,5	
3225	Mt 1605 Galgbakantien liittymä	Porvoo	1,85							1,85
1041	Mt 1605 Nyypakka-Huuvuri jkp-tie I-vaihe *	Askola	3							3

#### Perustienpito, hankekorin ehdolla olevat

##### Laajennusinvestoinnit

1048	Pt 11959 Brogårdin silta	Lapinjärvi	1							1
3219	Vt 7 Eriksnäsän liittymä	Sipoo	6,5							6,5
3421	Mt 170 Östersundomin kohdan parantam.	Sipoo	4,71							4,71
1071	Mt 1605 Kaivopuisto-Nyypakka jkp II-vaihe *	Askola	1,3							1,3
3153	Pt 11788 Askolan taajamajärjestelyt *	Askola	6,5							6,5

#### Uusinvestoinnit

1070	Mt 1552 Porvoon itäinen ohikulkutie	Porvoo	47							47
------	-------------------------------------	--------	----	--	--	--	--	--	--	----

\* Kevyen liikenteen hanke, jonka toteuttamista Itä-Uudenmaan liitto on kiirehtinyt